

事業評価総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名[中之島高速鉄道株式会社]

○事業概要			
事業名	深草駅総合改善事業	整備区間	京阪本線 龍谷大前深草駅 (2019年に深草駅から駅名変更)
事業期間	2014(平成26)年度～ 2016(平成28)年度	総事業費	14.1億円
○事業の目的(ミッション)			
目的	<<当該事業の背景、必要性>> ・龍谷大前深草駅の沿線には龍谷大学 深草キャンパスが立地しており、通学旅客の集中時間帯には、混雑が発生しやすい状況であった。一方で事業実施前の駅構造は、プラットホーム(島式2面:上下各1面)や通路の幅員が狭隘であり、ホーム端部1箇所のみ階段が存在する等、混雑に対応した構造であるとは言い難い状況であった。 ・上記の状況に加えて、龍谷大学では平成27年度に他キャンパスからの一部学部移転が計画され、駅利用者の増加が想定されていた。事業実施前の駅構造のまま通学需要が増加すれば、混雑悪化により利用者の利便性・安全性に多大な悪影響が出ることが想定されていた。		
	<<事業目的>> ・上下ホームの拡幅、階段の増設等により混雑を緩和し、移動速度低下の解消や安全性の向上を達成する。 ・エレベーターの設置によりバリアフリー経路を確保する。	<<関連する政策目標>> ○国土交通省事後評価実施計画 ・政策目標 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・施策目標 鉄道網を充実・活性化させる ○京都市における施策 ・「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想において、令和2年度までにバリアフリー化整備を完了させる「重点整備地区」に深草駅を含む深草地区が選定された(平成23年度)。 ・また深草地区の「バリアフリー移動等円滑化基本構想」が策定された。(平成25年度)	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
・龍谷大学深草キャンパスでは、平成23年度の学部新設や平成27年度のキャンパス移転の実施により、学生数が約0.7万人(平成22年)から約1.2万人(平成27年)まで増加した。 ・事業完了後、キャンパス移転の影響もあり、龍谷大前深草駅の利用者数は堅調に推移していた。しかし令和2年度のコロナ禍以降、龍谷大学でのオンライン講義実施の影響等によりコロナ禍以前と比較して駅利用者数が大幅に減少する状況が続いている。			

○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化							
要因	想定値（新規採択時）	実績値		変化の要因			
事業費	13.5 億円	14.1 億円		物価の高騰および施工計画の見直し			
工期	2 年	2 年 8 カ月		施工計画の見直しの為			
乗降人員	約 13.8 千人/日	約 13.2 千人/日 (2019 年、コロナ禍以前) 約 8.4 千人/日 (2021 年、コロナ禍)		2021 年は新型コロナウイルスの影響により利用者が減少			
○事業の効果の発現状況							
評価項目		評価結果					
■利用者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ・上下ホームの拡幅、階段の増設により混雑が緩和され、移動時間が短縮されると共に安全性が向上した。 ・エレベーター、多目的トイレの整備のバリアフリー化により利便性が向上された。 					
■社会全体への効果影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・自由通路部分のバリアフリー化により、利便性が向上し、駅東西の一体的なまちづくりに寄与している。 					
■費用便益分析 [2021 年度価格] ※計算期間： 30 年（50 年）	費用	18.1 億円 (18.3 億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費、更新費			
	便益	26.5 億円 (31.4 億円)		貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮、混雑緩和			
	指標	費用便益比 B/C	1.5 (1.7)	純現在価値 NPV	8.4 億円 (13.1 億円)	経済的内部 収益率 EIRR	8.0% (8.5%)
	コロナ禍に伴う駅利用者減少等の影響により、新規事業採択時評価の B/C1.9 から減少						
■採算性分析	当該事業は、駅利用者の利便性・安全性の向上を目的とするものであるため、採算性については検討しない。						
上記分析の基礎とした需要予測							
2022 年度（令和 4 年度）以降は、駅利用者数が約 8.4 千人/日（2021 年度実績値）で推移すると想定							
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化等							
新型コロナウイルスの影響で大学の授業が一部オンライン化した影響により、乗降人員が当初予想より減少している。							
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化							
電力機器の LED 化や節水型便器の採用により使用電力や使用水量の抑制を図った。							
○改善措置の必要性							
駅の混雑緩和による移動速度低下の解消、安全性の向上、エレベーターの整備によるバリアフリー経路の確保という当初計画時の目的は達成されていることから改善措置は不要と考える。							

○今後の事後評価の必要性

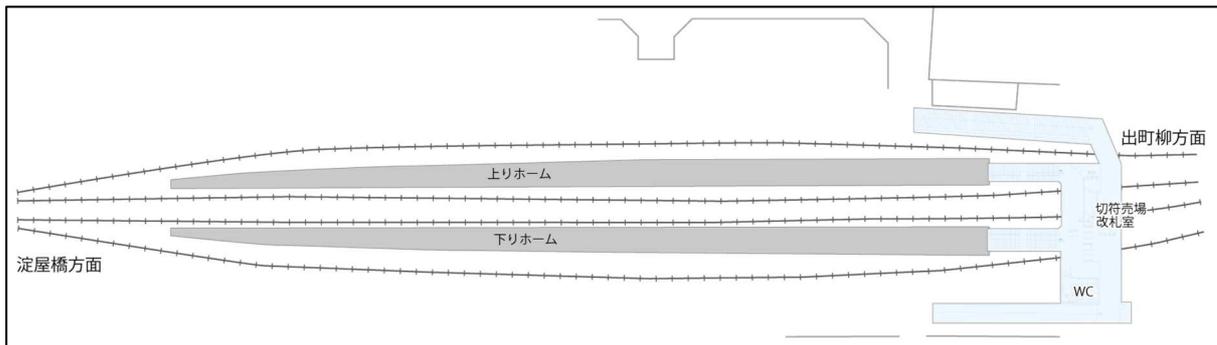
改善措置が不要であること、及び費用便益分析の結果から事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価は不要と考える。

○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要

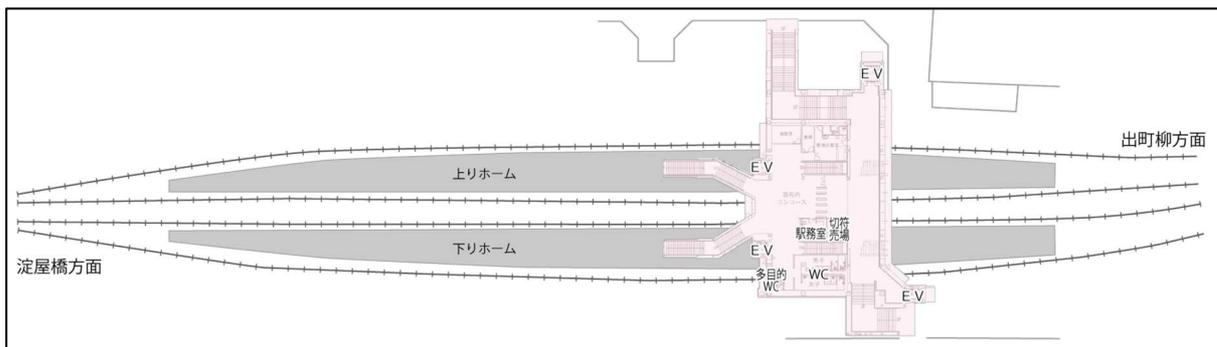
コロナ禍に伴う利用者の変動が大きく、将来の需要想定を行うことが難しいため、将来需要想定を行う際の指針の設定が必要と考える。

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○備考

総事業費は、鉄道駅総合改善事業の補助対象額に加え、自由通路整備費の都市側事業も含めたものとしている。

今回検討では、将来需要がコロナ禍の水準のまま推移すると仮定した上で費用便益比を算定した。

参考値として、2023年度以降にコロナ禍前の水準まで利用者数が回復すると想定した場合の費用便益比についても算定しており、その場合の費用便益比は2.04（30年）および2.50（50年）となった。

参考文献

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012

東日本旅客鉄道株式会社「鉄道施設計画の手引き」

国土技術政策総合研究所資料「一般化時間による交通結節点の利便性評価手法」

令和2年度京都府毎月勤労統計調査